

Měření škodlivin aneb v čem žijeme na šestce?

Doplnění k článku „V čem žijeme na šestce?“ v květnovém čísle časopisu Šestka.

Připomínkování Metropolitního plánu i diskuze na posledním jednání se zastupiteli (3.4. Písecká brána) ukazují, že jednou z nejžhavějších oblastí je neustále rostoucí intenzita automobilové dopravy v celé Praze 6 a dopady, které tato situace má na imise, hluk a bezpečnost obyvatel Prahy 6. Znečištění Prahy 6 současnou dopravou není dostatečně zmapované a do budoucna není patřičně zohledněné. Řada stavebních projektů indikovaných v Metropolitním plánu bude v případě realizace situaci v Praze 6 dále významně zhoršovat.

Jako volné seskupení spolků Společně pro 6 navrhujeme několik konkrétních kroků k řešení a doufáme, že se je společně se zastupiteli podaří posunout k jednoznačným výstupům.

Jako základ pro jakoukoliv diskuzi o dalším postupu musí sloužit kvalitní analýza stavu. A tady vidíme i přes řadu prováděných měření velkou rezervu jak v umístění měřících stanic, tak v dostupnosti výsledků měření. Současný stav je následující:

- Měření provádí tři instituce – ČHMÚ, TSK Praha a SZU + měření zveřejněná na informačním webu tunelu Blanka (patří TSK?).
- Vyhodnocování se provádí podle metodiky ČHMÚ, které vychází z evropských standardů. Současně platí, že pouze měřící stanice ČHMÚ jsou certifikované a pouze jejich data slouží jako podklad pro veškerá oficiální hodnocení situace v Praze. Ostatní měření mají pouze informativní charakter.
- Měřené veličiny se pro jednotlivé stanice liší a většina stanic měří jen některé.
- Jejich dostupnost a vypovídací hodnota jsou omezené z důvodů uvedených dále.

1. ČHMÚ

- 15 stanic s dohledatelnou přesnou lokalizací (odkaz dole) – na mapě stanic kliknutím na konkrétní stanici s GPS souřadnicemi, fotkou a s daty za posledních 24 hod.
- Na Praze 6 jsou dvě stanice – Břevnov a Suchdol. Třetí stanice je na letišti Václava Havla stále na území Prahy 6, ale je uváděna jako samostatná lokalita.
- Stanice v Suchdole je v rámci areálu AV ČR na rozhraní Suchdola a Lysolajů mezi Ústavem experimentální botaniky a novou zástavbou Nad Helmrovkou.
- Stanice v Břevnově je v parčíku na styku ulic Gymnastické a Šlikovy nad točnou tramvají.
- Stanice na letišti je na severozápadním okraji letištní plochy poblíž severního konce Terminálu 2
- Aktuální data i grafy jsou dostupné on-line na odkazech níže.
- Bohužel je pro laika v podstatě nemožné najít aktuální data v přehledné tabulce společně s platnými limity. Tabulky obsahují pouze barevnou indikaci stavu ovzduší

bez uvedení, je-li překročen limit. Pro informaci uvádíme, že červené a černé hodnoty znamenají, že limit byl překročen.

- Naměřené hodnoty jsou prezentovány s určitým zpožděním a jde o zprůměrované hodnoty. Není přitom úplně jasné, jde-li o 8 nebo 24hodinový průměr. Hodinový průměr se dělá, ale údajně nevyhodnocuje, protože proto nejsou stanoveny žádné limity.
- Za největší nedostatky měření ČMHÚ z pohledu občanů Prahy a Prahy 6 považujeme
 - Umístění stanic vychází z potřeb ČHMÚ pro mapování počasí. Z hlediska využití pro měření imisí odpovídá umístění stanic alespoň podle nás době, kdy hlavními znečišťovateli byly velké průmyslové zdroje včetně tepláren a energetiky spolu s lokálním topením tuhými paliv. Tehdy bylo v podstatě jedno, kde se měřilo, protože poklička nad Prahou byla v době zhoršených rozptylových podmínek kompaktní. Tato doba je naštěstí pryč a zdrojem je dnes doprava. O vlivu dopravy na znečištění nám ale většina stanic nedává dostatečný obrázek, kritické dopravní uzly jsou od nich velmi vzdálené. Viz stanice na Praze 6.
 - Pro základní hodnocení stavu je v souhrnných zprávách používán celopražský průměr, který je díky umístění některými stanicemi vylepšován.
 - Poslední připomínkou je fakt, že hodnocení vychází z mnohahodinových průměrů, zatímco pro obyvatele Prahy 6 jsou klíčové hodinové průměry v dopravních špičkách. Ve špičce se na řadě míst stává situace neúnosná.

2. TSK

- Podle dostupných informací má TSK v Praze 30 měřících stanic. Předpokládáme, že jde o stanice využívané i informačním webem tunelu Blanka, ale není to nikde uvedeno.
- Měřící stanice TSK jsou necertifikovaná zařízení s přesností +/-15%.
- Data nejsou veřejně dostupná. Jsou informativní a údajně slouží pouze interně pro případnou regulaci dopravy.
- Umístění měřičů nelze na stránkách TSK najít a žádný odkaz na měření imisí na stránkách není.

3. SZU

- 4 stanice na Praze 5, ale zřejmě v jedné lokalitě (Řeporyje); 5 stanic na Praze 10 a také zřejmě v jedné lokalitě (Šrobárova).
- Výsledky aktuálních měření na webu SZU nejsou. K dispozici jsou souhrnné zprávy za rok předchozí roky (2016). Z nich je zřejmé, že SZU provádí měření i v dalších pražských částech. To by mohlo být dáno faktem, že měření si lze u SZU objednat (?).

4. Informační web tunelu Blanka

- Na webu není uvedeno, čím web vlastně je; podle <http://www.facebook.com/Prahaeu/> se zdá, že jde o město Praha.
- Stejně tak nelze dohledat, komu patří měřící stanice, jejichž výsledky jsou na webu prezentovány. Domníváme se, že patří TSK.

- Jisté pochyby budí jednoznačně pozitivní dopady tunelu na okolí. Přitom zrovna Praha 6 vnímá i negativa zprovoznění na mnoha místech.
- Na webu je řada dat – intenzita dopravy, imise, hluk za roky 2015-2018, která určitě jsou zajímavá. Při bližším zkoumání lze ale najít diskutabilní momenty, které data zpochybňují.
- Příklady
 - Intenzita dopravy v ulicích Svatovítské a Jugoslávských partyzánů vypadá v uvedené době poměrně stabilizovaně. Není vidět žádný zásadní nárůst. Přitom byla ovlivněna uzávěrou Korunovačnická (přestavba mostu). Kapacita Jugoslávských partyzánů je ve špičce vyčerpána, a proto v posledních výrazně stoupla intenzita dopravy na objízdných trasách (Thákurova, Šárecká apod.), kde se měření neprovádí. Celkově podle nás doprava stále narůstá, ale na některých měřených místech to není vidět, protože propustnost dané komunikace je na maximum a objíždí se.
 - Intenzita dopravy na ul. Milady Horákové mezi Brusnicí a Svatovítskou díky Blance poklesla. S tím lze souhlasit. Jenže z měření vypadla auta jezdící původně do ulice Na valech, která byla po zprovoznění Blanky zneprůjezdněna. Tato auta teď míří Brusnicí na Mariánské hradby a nejsou nikde započítána.
 - Měření imisí v lokalitě Sibeliova vychází dobře až na to, že nemá s Blankou moc společného. Měřicí stanice je umístěna na SZ od výduchu a při převládajícím proudění vzduchu výsledky nic neříkají.
- Sporných momentů je víc a určitě by měly být podrobeny diskuzi. Z těchto důvodů je třeba brát výsledky s rezervou.

Shrnutí je jednoduché. Informace o skutečném stavu ovzduší a intenzitě dopravy v lokalitách, které občané vidí jako kritické, nejsou k dispozici a ani se neměří. My chápeme, že ještě poměrně nedávno nikdo nepředpokládal nutnost měření v ulicích jako Na Krutci, Na Pískách, Šárecká, Thákurova, Pevnostní, V průhledu, Radimova, Veleslavínská, Libocká a řadě dalších. Ale to jsou dnes ulice, kde je hustota dopravy srovnatelná ve špičce s hlavními tepnami, a přitom vedou obytnými čtvrtěmi. A navíc nejsou k dispozici měření ani z těch hlavních tepen a uzlů jako Evropská, Veleslavín apod. Lze proto plně chápat obavy občanů jak ze současného stavu, tak z další výstavby prezentované v Metropolitním plánu. Za první zásadní krok proto považujeme rozšíření monitoringu na nově vzniklá kritická místa a současně maximální otevřenost při informování obyvatel o výsledcích měření.

Ze všech těchto důvodů bychom opravdu ocenili, kdyby s námi zastupitelé Prahy 6 spolupracovali v následujících oblastech:

1. Rozšíření sítě měřidel a) vlastními silami s Prahou 6 b) tlakem na TSK a Magistrát c) jednáním se SZU o možnosti objednat měření v konkrétních lokalitách. Lokality pro umístění měřidel by měly být vybrány ve spolupráci s občany.
2. Přehodnotit umístění existujících měřidel tak, aby monitorovala kritická místa Prahy 6. Tato místa určit ve spolupráci s občany.

3. S cílem získat úplný obrázek o vývoji dopravní situace měřit průjezdy na hlavních přivaděčích (Roztocká v Podbabě, Horoměřická na Jenerálce, Evropská u Dědiny, Karlovarská mezi Drnovskou a Na Hůrce popř. dalších) a současně měřit průjezdy na navazujících komunikacích (například u Roztocké jsou to Papírenská, Šárecká, Thákurova, Jugoslávských partyzánů a Terronská).
4. Zpřístupnit aktuální data ze všech měřidel včetně TSK a SZU veřejnosti a zpřístupnit data o počtu projíždějících aut.
5. Pracovat aktivně s krátkodobými hodinovými průměry měřených škodlivin zejména v dopravních špičkách a požadovat stanovení limitů.
6. Do monitoringu a statistik, se kterými pracuje Magistrát, zahrnout výsledky i dalších měřidel kromě ČHMÚ.
7. Pravidelné kontroly Policií ČR nebo Městskou policií na dopravně nebezpečných místech zaměřené na dodržování maximální rychlosti v obytných čtvrtích. Místa pro kontrolu vybírat ve spolupráci s občany.
8. Trvat na tom, aby všechny budoucí projekty 100% dodržovaly platné zákony a pravidla. Aby u budoucích projektů byl posuzován vliv na životní prostředí a intenzitu dopravy v celé Praze 6. Takové posouzení by se mělo týkat i satelitní výstavby v okolí Prahy 6.

Pavel Charvát, Spolek VIA Praha 6

Odkazy

- Umístění stanic ČHMU
<http://portal.chmi.cz/aktualni-situace/stav-ovzdusi/prehled-stavu-ovzdusi>
- Data ze stanic ČMHU
<http://portal.chmi.cz/aktualni-situace/stav-ovzdusi/ovzdusi-v-regionech/praha>
- Aktuální data převzatá od ČHMU
<http://www.praha.cz/kvalita-ovzdusi-v-praze>
- Info ke smogovým situacím
www.nasepraha.cz/zpravy-45/kdo-muze-za-to-ze-se-praha-dusi-ve-smogu-1
- Imisní měření SZU
<http://www.szu.cz/tema/zivotni-prostredi/imisni-situace>
- Umístění stanic SZU
http://www.szu.cz/uploads/documents/chzp/ovzdusi/organizace_mzso/kody_stanic_pro_zu.pdf
- Měření tunelu Blanka
<http://www.tunelblanka.info/dopady-projektu/imise/>
- Spolek Malovanka – vlastní měření
<http://www.spolek-malovanka.cz/tabulky-mereni-ovzdusi/>